KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 6 Września № 72. Roku 1845

W Imieniu Najjaśniejszego
MIKOŁAJA Igo
Cesarza Wszech Rossji Króla Polskiego,
etc. etc. etc.

Rada Administracyjna Królestwa Polskiego.

Zważywszy, że roboty, nagłego wykonania około traktów bitych wymagające, wystawiane są częstokroć na szkodliwą dla kommunikacji zwłokę, w razach, kiedy zachodzi potrzeba zajęcia drogą wywłaszczenia, na użytek pomienionych traktów, realności własnością osób prywatnych będących, Rada Administracyjna, w zamiarze zapobieżenia temu nadal, chcąc podać Zarządowi Kommunikacyj lądowych i wodnych środki, mogące ułatwić mu natychmiastowe zajęcie realności prywatnych, w wypadkach nagléj potrzeby, bez osłabienia mocy Prawa z d. 12 Października 1820 r. o wywłaszczeniu wydanego; na przedstawienie rzeczonego Zarządu, postanowiła i stanowi co następuje:

Art. 1. Kiedy w przypadkach nadzwyczajnych, niecierpiących zwłoki, jakoto: gdy będzie szło o przywrócenie na traktach kommunikacji; skutkiem wylewu wód albo ulewnych deszczy zerwanéj, lub o urządzenie czasowéj kommunikacji, w razie przedsiębranych znacznych robót na traktach bitych, zajdzie potrzeba zajęcia na użytek tychże traktów, gruntu, ziemi, kamieni, żwiru, piasku albo gliny, a o nabycie dobrowolna umowa z właścicielem nie mogła przyjść do skutku, wówczas tenże właściciel nie będzie mógł tamować zajęcia gruntu, i użycia z niego dopiero co wymienionych materjałów, skoro:

a) Szacunek własności, zajęciu prawnemu z tego powodu uledz mającéj, zostanie tymczasowo ocenionym przez Naczelnika właściwego Powiatu, podług wymiaru i obrachowania Inżeniera, robotami kierującego, w obecności, lub za przywołaniem wywłaszczyć się mającego właściciela lub właściwego Wójta Gminy, z zachowaniem względu na prawo o zajęciu własności prywatnéj, z powodu użyteczności publicznéj.

b) Skoro summa odpowiednia takowemu szacunkowi, do depozytu Banku Polskiego w gotowiźnie złożona, i

c) stosowny dowód składu respective właścicielowi będzie doręczonym.

Art. 2. Postępowanie powyższym artykułem oznaczone, jako tymczasowe w niczém nie ubliża postępowaniu, które następnie, stosownie, do wyż powołanego prawa z d. 12 Października 1820 r. o wywłaszczeniu rozwiniętem zostanie, z ścisłem zachowaniem przepisów, temże prawem wskazanych, tak pod względem dopełnienia wszelkich formalności, jakoteż ustanowienia w sposób oznaczony ostatecznego szacunku zajętych realności.

Art. 3. Wykonanie niniejszego Postanowienia, które w Dzienniku Praw ma być umieszczone, zaleca Kommissjom Rządowym jakoteż Zarządowi Kommunikacyj lądowych i wodnych.

Działo się w Warszawie, dnia 10 (22) Sierpnia 1845 r.

Namiestnik, Jenerał-Feldmarszałek (podpisano) *Xże Warszawski*

p. o. Dyrektora Głównego Prezydującego w Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych,
Tajny Radca, Senator (podpisano) *Storożenko*

Sekretarz Stanu, Radca Stanu (podpisano) *T. Le Brun.*

DROGI ŻELAZNE i KANAŁY.

(Ciąg dalszy.)

Trzeba prócz tego uważać że ta czynność ruchu zależy z wielu względów od położenia, co sprzeczności o których mówiliśmy nieuniknionemi czyni. Można powiedzieć, nie odchodząc od prawdy, jak to niedawno uczynił minister robót publicznych, że niska cena przewozów przykłada się do rozszerzenia ruchu, rodząc niejako płody do transportowania. Nic trafniejszego w ogółowém zadaniu; ale to prawdziwém jest w pewnéj tylko mierze, i co bądź się uczyni, wpływ położenia zawsze uczuwać się daje. By dać wyobrażenie o rozciągłości tego wpływu i aby pojąć prawdy które tu objawiamy, przytoczem wielki przykład, który nam zresztą, do niejednego posłuży celu. Porównajmy z sobą dwa środki kommunikacji bardzo znane, które nieraz przytaczano, wyciągając z ich spółzawodnictwa wnioski bardzo ulegające zaprzeczeniu: chcemy mówić o kolei żelaznéj Saint Etienne i o kanale Givors.

Kanał wychodzi z okolic Rive-de-Gier i posuwa się ztamtąd w kierunku wschodnim na długość 16 kilometrów. U początku nie ma wyjścia, z drugiéj strony wpada do Rodanu poniżéj Lyonu. Że zaś statki węglem ładowne, z niego wychodzące, nie mogą iść w górę téj rzeki, któréj bystrość znana powszechnie, kanał Givors nie służy do zaopatrywania węglem Lyonu. Nie służył nawet do tego przed zbudowaniem drogi żelaznéj i miasto otrzymywało naówczas węgle z Saint-Etienne zwyczajnemi drogami. A zatém statki kanału tego nie przechodzą za dolinę Rodanu; nawet całéj niezaopatrują bo konkurencja kopalni Grand-Combe, która przez piękne środki kommunikacyjne na ich użytek zbudowane, korzystnie opatrują niższéj rzeki okolice i nadbrzeżne porty. Otóż więc ujście ograniczone naturą rzeczy, jest to rodzaj zaułku ze stron obu. W tém położeniu, ruch beczek na tym kanale o ile wiemy nie przechodzi 2 0,000 rocznie.

Położenie drogi żelaznéj jest zupełnie inne. Punkt wyjścia ma ona w Saint Etienne; zdąża do Rive-de-Gier, gdzie z kanałem się spotyka; idzie z nim równolegle aż do połączenia się z Rodanem. Tam kiedy statki kanału idą zbiegiem rzeki ku południowi, droga żelazna skręca się na północ do Lyonu.

Do niéj więc wyłącznie należy zaopatrywanie tego miasta i jego okolic. W Lyonie, rzeczy koleją żelazną przystawione wchodzą na Saonę, rzekę powolną i spokojną, którą łatwo na wszystkie płyną kierunki i całe jéj nadbrzeże zaopatrują. Z Saony przechodzą albo na kanał Burgundzki, który zmierza w środek Francji, przerzynając całą bogatą prowincję któréj nosi nazwisko, albo na kanał z Rodanu do Renu, ku wschodowi się nachylający. Tą ostatnią drogą zaopatrują Mulhouse i przemysłową Alzację. Z tego względu odbyty kanału i drogi żelaznéj żadnego porównania znieść nie mogą, a przecież dla téj ostatniéj jest to dopiero jedna gałęź użytkowania.

W powrocie linji któraśmy przebiegli, droga żelazna nie zatrzymuje się w Saint Etienne; przedłuża się wtył aż do Loary, któréj w dwóch miejscach dotyka, w Andrezieux i w Roanne. Węgle w tym kierunku wysłane dostają się przeto na Loarę, niedaleko źródła rzeki, któréj przebiegać mogą całą rozległość i ujścia niezmiernego jéj basenu. Z téj strony napotykają wprawdzie niejaką konkurencję, ale zawsze prawie miejscową, nad którą jednak łatwo wzięłyby górę, wybornym gatunkiem i ceną, gdyby droga żelazna, od samego wyjścia, nie obciążała ich znacznemi kosztami transportu. Z Loary wchodzić mogą na rozmaite kanały, które w liczbie czterech przecinają środkową część Francji to jest; kanał środkowy, kanały Nivernais, Briare i Orleans: nakoniec, czy to przez te ostatnie czy przez kanał Burgundzki, zaopatrywać mogą, oprócz punktów pośredniczych, dolinę Yonny, dolinę Sekwanny i Paryż.

Niemamy potrzeby wykazywać ważności i rozległości użytków z téj kolei szczególniéj w porównaniu z użytkami kanału Givors. Zachodzi tam niestosunek bijący w oczy. Ale nie na tém koniec. Przy tak oczywistéj już wyższości położenia droga żelazna może jeszcze wydrzeć kanałowi właściwy mu odbyt, a on takiéj korzyści wzajemnie uzyskać nie może. W istocie widzieliśmy że ten ostatni nie łączy się ani z Saoną, ani z Loarą: dla tego też okolice wschodu, północy i zachodu Francji są mu niedostępne. Cała działalność jego zwrócona jest ku południowi przez połączenie z Rodanem. Droga zaś żelazna dotyka téj rzeki w tém samém miejscu co kanał, zkąd wynika że mu odebrać może to jedyne ujście.

Jeżeli się zastanowiem uważnie nad tém położeniem drogi żelaznéj Saint Etienne, postrzeżem iż podobnego może nie ma na świecie. Z wyniesionego szczytu panuje ona i łączy z sobą główne nasze kommunikacje ku południowi i ku północy. Przechodząc przez bogate bardzo pokłady węgla kamiennego, w środku wielkiego kraju który niejako tego węgla łaknie, trzyma ona prawie na swe usługi, dla rozdzielania tego produktu po powierzchni terrytorium, wszystkie nasze większe rzeki, wyjąwszy Garonnę, i wszystkie główniejsze kanały. Na wschód, rozwozi ten produkt aż do granicy pruskich kopalni węgla w Sarrebruck, które cło wchodowe opłacają, a przewóz ich jak do téj pory odbywa się tylko na osi. Na północ, odchód ich ogranicza się tylko konkurencja z węglami z Mons i Valenciennes; na zachód, mimo różnych miejscowych konkurencji, cyrkulacja ich ograniczoną jest prawdziwie tylko przez konkurencję węgli angielskich, które porty nasze zaopatrują; wreście na południe, ma na swoje usługi Rodan, który produkta niesie aż do morza: jest to prawdziwie jedyne położenie, z którém niedadzą się nawet porównać drogi żelazne lub kanały, któremi wożą bogate produkta kopalni węgli angielskich na Ocean, by je tą drogą na oba rozwieść światy.

W tém położeniu, droga żelazna Saint Etienne puszcza w obieg blisko 650,000 beczek rocznie. Na jedną kolej żelazną jest rzecz ogromna, i słusznie uważano, że żadna w Europie tyle nie rozwozi. Względnie do położenia jest to bardzo mało. Dla tego mniemamy iż błędnie zaprowadzono tam drogę żelazną miasto dobrego kanału, któryby wystarczył ogromnéj cyrkulacji, jaką to położenie przepisuje, drogę która już ugina się pod ciężarem obowiązków swoich i tylko w połowie dopełniać je może.

Bądź co bądź, widzimy że położenie nakazuje że tak powiemy znaczną cyrkulację, gdy tymczasem położenie kanału Givors jest koniecznie ograniczone, ponieważ zajmować może jedną tylko gałęź przemysłu z któréj droga żelazna użytkuje. Ztąd jest nierówność ogromna w ilości przewozu tych dróg obu, a tym sposobem i bardzo odmienne warunki poboru myta.

Weźmy liczby tak jak są. Przewóz na drodze żelaznéj wynosi zatém 650,000 beczek (a dobrowolnie odejmuje tu podróżnych) a procent od wyłożonego kapitału jak i koszt utrzymania drogi i ruchu, wymagają przypuszamy całkowitego poboru 20,000 fr. na kilometr, widzimy zatém iż opłata do pobrania jako myto wynosi tylko 3 centymy na kilometr od beczki, gdy tymczasem kanał Givors przewożąc tylko 2 0,000 beczek, musi dla zebrania 1 ,000 franków stanowiących przypuszczalny procent od wyłożonego kapitału i na koszta utrzymania, nie może bez straty, zniżyć stopy myta nad 6 centymów za kilometr od beczki. Taka jest nierówność opłat przez samo położenie wywołana, a zasługa właściwa każdéj z tych dróg zatrzeć jéj nie może. Ztąd kilka nader ważnych wniosków.

A najprzód co do szczegółowego faktu o który tu idzie, widzimy iż po dobrém rozważeniu prowadzi do wniosków wprost przeciwnych, jak poprzednio wyprowadzone. Powiedziano: Droga Saint Etienne zmusiła kanał Givors do zniżenia swéj taryfy; zyski z niego sprowadziła prawie do zera; a zatém droga żelazna wyższa od kanału. Ale przypuścić tylko że obie drogi mają równą siłę, cóż wypadnie? To że gdy droga żelazna może, dzięki niezmiernym ujściom dla siebie otwartym, a których kanał wydrzeć jéj nie może, przestać na mycie daleko mniejszém, już przez to samo walka byłaby nierówna. Prócz tego, gdy pierwsza, na jedynym punkcie gdzie się spotykają, mogłaby chwilowo niejakie ponieść ofiary nie przestając wszakże zyskiwać na innych punktach, a tymczasem straty kanału powetować by się nie dawały w żaden sposób, oczywista rzecz, że droga żelazna przyciągnęła by do siebie wszystek przewóz, jaki jéj spółzawodnikowi pozostaje. Jeżeli kanał Givors utrzymuje się jednak mimo tak niekorzystnego położenia, to jedynie dla niezmiernéj wyższości jako środek transportu. Dla tego że wynadgradza najniższą ceną lokomocji konieczne podniesienie myta pobieranego. Zmieńcie położenia, postawcie drogę żelazną na miejsce kanału a kanał w miejscu kolei żelaznéj, a na téj ostatniéj nie ujrzycie ani jednéj beczki węgli.

Co do ogólnych następstw jakie z tego zbliżenia wypływają, zrozumieli je wszyscy. A najprzód że cło jest żywiołem zbyt zmiennym, zbyt podlegającym wpływowi położenia, aby można je wziąść za przedmiot regularnego rachunku: że prócz tego, wejście, tego żywiołu w skład ceny dostatecznie objaśnia nierówności, szczególne anomalje które się postrzegają w walce toczącéj się między drogami żelaznemi i kanałami; że nakoniec, jeżeli chcemy oznaczyć bezwzględnie warunki wyższości jednego sposobu transportu nad drugim, trzeba koniecznie odjąć ten żywioł, którego zmiany, kapryśne że tak powiemy, zawiodłyby wszelkie rachuby.

Powiedzą jednak że trzeba na nie uważać, kiedy się zdarzy, jak naprzykład w Anglji, że wszystkie kanały są posiadane przez kompanje które utrzymują je w nadziei zysków. Bo w istocie myto może wtedy zmieniać warunki walki przez podniesienie taryf. Jakiż wtedy jest ich wpływ? Wpływ ten zmienia się według położenia. Trzeba przecież powiedzieć, a uwaga ta dość jest ważną, że drogi żelazne mają zawsze w tym względzie wyższość na pierwsze wejrzenie, to jest że łącząc do przewozu towarów, przewóz osób, mogą że tak powiemy rozdzielić ciężar myta między te dwie usługi, tak że tylko jedna część jego na towary przypadnie.

Więcéj jeszcze: gdy drogi żelazne nie mają potrzeby lękać się konkurencji w przewozie osób, jeżeli cyrkulacja podróżnych stanie się dość czynną, nic nie przeszkadza im do przeniesienia całego myta na tę jedną gałęź służby, tak że część przeznaczona do przewozu towarów jest od niego zupełnie wolną. To

nawet ma miejsce bardzo często, mianowicie w Anglji. Korzyść to rzeczywista i wielka; to wystarczyłoby aby ogólnie walkę niepodobna uczynić, gdyby kanały pod innym względem nie miały znamienitéj wyższości. W obecnym stanie rzeczy, dostarcza ona drogom żelaznym wyższości względnéj w niektórych razach, to jest tam gdzie obieg, przewóz towarów jest ograniczony; ale kanały zachowują swoje korzyści wszędzie gdzie ten ruch jest tak czynny, że im dozwala przynajmniéj rozdzielać myto na wielką liczbę jedności. To wszystko zresztą wyraźniéj się daleko okaże skoro oznaczemy porównawcze ceny transportu.

O TRANSPORCIE.

Z ceną transportu rzecz się inaczéj ma jak z mytem. Lubo niezawodnie użytkowanie z każdéj drogi powinno oszczędniéj przypadać tam gdzie czynniejsza cyrkulacja częściéj dostarcza całkowitych ładunków, gdy koszta transportu ponawiają się za każdą operacją, podnoszą się z ilością beczek, a wtedy zmniejszyć ich ani ograniczyć żadnym sposobem nie można. Jest to zatém wydatek który można oznaczyć przybliżonym sposobem tak na drogach żelaznych jak i na kanałach, i w tym względzie regularne porównanie da się dokonać.

Jednakże nie za pomocą rachunku dojść można do ustanowienia takiego porównania. We wszystkich przedsiębierstwach przemysłowych, a szczególniéj też w użytkowaniu z środków kommunikacyjnych, tak wielką część wydzielić trzeba na nieprzewidziane wydatki, na nieuniknione służby nieregularności, że niepodobna ogarnąć wszystkiego, objąć wszystkiego w rachunku *a priori*. Nie można tego dokazać nawet używając niektórych przykładów, gdyż położenia są różne, i rachuby stosując się do jednéj exploatacji nie dają się zastosować do drugiéj, chociażby podobnéj. To też obliczenia które w tym przedmiocie podano są w ogóle mało bardzo zadawalające: a są tém mniéj że większa część ich twórców, działając w duchu systematycznéj exageracji, albo też poddając się urojeniom własnéj imaginacji, albo ukryli wydatki przesadzając dochody, albo też rozumowania swe opierali na przypuszczeniach więcéj niżeli na rzeczywistości. Niemówiąc już o niektórych kombinacjach fantastycznych, które przedstawiano jako stanowcze wnioski, większa część tych którzy chcieli dochodzić rachunkiem, najniższej możliwéj ceny transportu na kolejach żelaznych, lubili zgromadzać myślą na jedną linję wszystkie korzyści na kilka niejako rozdzielone, zapominając że we wszystkich rodzajach przemysłu, każdy zakład szczegółowy ma sobie właściwe wady i przymioty, i że jeżeli się przypadkiem znajdzie który obejmujący wszystkie możliwe korzyści, taki wyjątek stanowi.

A potém na co się zdały obliczenia? Na co błąkać się w cyfr labiryncie, by dobyć z niego niepewne wnioski, kiedy ma się przed sobą żywioł bezpieczniejszego ocenienia w widocznych, stałych faktach. Niepotrzebne nam rachunki do docieczenia i ustanowienia ceny transportów na kanałach; weźmiemy je po prostu z opłacanéj taryfy. Dosyć będzie odtrącić od tych taryf wysokość myta, opłaty spławnego, co bardzo łatwo odróżnić się daje. Ale też nietrudniéj wynaleźć to odróżnienie na drogach żelaznych. Bo w istocie kompanje z nich użytkujące są naturalnie zmuszane, przynajmniéj w razie rzeczywistéj konkurencji z drogami wodnemi, całe myto przenosić na służbę podróżnych, tak aby zupełnie od niego uwolnić służbę towarów, a więc taryfa właściwa tych ostatnich przedstawia rzeczywiście sam tylko istotny wydatek na transport. Jeżeli tedy chcecie poznać istotną, rzeczywistą, praktyczną cenę przewozu transportów na drogach żelaznych, to weźcie po prostu taryfę kolei które są w konkurencji z kanałami. Znajdą się tam pewno nierówności, ponieważ warunki użytkowania nie wszędzie są jednakowe, ale zawsze ilość średnią koniecznie dojdziem do ocenienia dokładnego.

Wiemy dobrze że wypadkowi temu zaprzeczają ci nawet którzy tylokrotnie na swoją pomoc przyzywali. Że zaś to wszystko dotąd nie było dobrze wyjaśnione, dobrze oznaczone, korzystają z niejakiego zamieszania które panuje między różnemi żywiołami taryfy składającemi i z myta robią sobie jakiś rodzaj obosiecznéj broni. Gdy chcą dowieść, w ogólnéj zasadzie, wyższości dróg żelaznych nad kanałami, przypominają uprzejmie że łączą dwie odmienne służby, dla osób i dla rzeczy, i że ponieważ pierwsza wystarcza zwykle na pokrycie wszystkich kosztów stałych, można od tych ciężarów uwolnić służbę towarową. Jeżeli potém wypadnie porównać, pozycjami, szczegółowe ceny dróg żelaznych i kanałów, zmieniają mowę i przytaczają że taryfy dróg żelaznych obejmują myto, od którego kanały są, jak mniemają, niesłusznie uwolnione. Trzeba przecież wybierać: albo ta zdolność przenoszenia wydatków stałych na rachunek transportu podróżnych nie jest rzeczywistą, a wtedy nie trzeba jéj przytaczać jako korzystny argument, albo też istnieje w istocie, i nic jéj użyć nieprzeszkadza, a w takim razie przyznać należy że taryfy dróg żelaznych za przewóz towarów są dokładną miarą ceny przewozu.

Między temi dwoma przypuszczeniami, wybór ani na chwilę wątpliwy być nie może. Oczywista rzecz iż każda kompanja, która, mogąc pokryć swe wydatki stałe poborem opłat od podróżnych, znajdzie się w konkurencji z drogą wodną zostanie naturalnie, koniecznie zmuszoną, przez samą uwagę na dobrze zrozumiany interes własny, brać w rachunek od towarów tylko istotny wydatek na przewóz. Prosty zdrowy rozsądek tak wskazuje: bo skoro tylko inne wydatki pokryte już zostaną, wszystko co kompanja pobierze z towarów wyżéj nad cenę przewozu, powiększy ilość czystego dochodu.

Niema wątpliwości iż tak się rzeczy mają w praktyce, mianowicie w Anglji, gdzie powszechną jest konkurencja między drogami żelaznemi i kanałami. To też śmiało powiedzieć można że opłaty na taryfach wskazane za towary, wyobrażają tylko sam wydatek na przewóz. (d. c. n.)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Gdańsk 29 *sierpnia*. W tym tygodniu a mianowicie dni ostatnich było bardzo licho na naszym targu, gdyż według doniesień z zagranicy pogoda się poprawiła i zaczęły żniwa, i podobno się już przekonano że ziarno nie tyle od niepogód ucierpiało, jak poprzednio mniemano. Tutaj niechcą jeszcze żądanych cen bardzo zniżać, bo się spodziewają, że w każdym razie zamówienia z zagranicy nastąpią, a zapasy nasze, w porównaniu z dawniejszemi czasami, są jeszcze bardzo szczupłe, tegoroczne zaś żniwa szali pewno nie przeważy, bo zaledwie wystarczy na pokrycie miejscowéj potrzeby, co także i w polsce ma miejsce. Na szpichlerzach mały był obrót, tylko około 300 łasztów pszenicy kupiono. Na wodzie stoi naprzedaż i 716 łasztów pszenicy 41 ł. żyta. 7 ł. Jęczmienia, 15 ł. Owsa; z tego przedano 361 ł. pszenicy; 6 ł. żyta i 3 ł. Jęczmienia, po cenach następujących: Pszenica 6 i pół ł. 132—133 fun. 470 fl. 11 ł. 130 fun. 442 i pół fl. 12 ł. 130 fun. 440 fl., 9 ł. 130—132 fun. 435 fl. 11 i pół ł. 128—131 fun. 432 fl. 47 ł. 129—131 fun 425 fl. 27 łasz. 128—132 fun 420 fl. 19 1/3 ł. 128 fun. 41/ fl. 64 ł. 128 funt. 402 fl. 41 2/3 ł. 130—131 fun. 410 fl. 20 ł. 131 fun. 400 fl. 11 i pół ł. 128—129 fun. 395 fl. 9 ł. 128—129 fun. 390 fl. 54 ł. 128 1/3. 397 fl. żyto 1 i pół ł. 121 fun. 315 fl. 5 ł. 119 fun. 310 fl. Jęczmienia 3 ł. niewiadomo po jakiéj cenie.

Na targu miejskim dowozy są jeszcze bardzo małe; roboty koło żniwa zajmują gospodarzy. Pszenicy niebędziem mieli bogatego sprzętu, bo zeszłéj jesieni, z powodu ciągle trwającéj wilgoci i deszczów daleko mniéj jak zwykle wysiano, mocna zima także roślinom zaszkodziła, a posucha podczas lata szkodliwy wpływ wywarła na wszystkie gatunki zboża, mianowicie brak

słomy bardzo się da uczuć w tym roku. Co do kartofli niemożem jeszcze nic pewnego powiedzieć, gdyż wiele zależy od pogody przyszłego miesiąca września, łodygi są powszechnie bardzo zdrowe, tylko na owocu jeszcze wiele zbywa, w każdym razie nie można się spodziewać wielkiego ich dostatku, co najwięcéj sprzętu średniego. Za świeżą pszenicę, nie bardzo ciężką, 126 funtowo płacono 65 sr. gr. za starą 124 funtowo 55 sr. gr. 126 fun. 60 sr. gr. Świeże żyto 129 fun. 62 sr. gr. Jęczmień 34 36 sr. gr. Owies 24—26 sr. gr. za szefel.

Londyn 27 sierpnia. Gdzie tylko ze żniwem daléj postąpiono słychać powszechnie skargi na zły gatunek i mały wydatek tegoroczné pszenicy, i obawiamy się że te z postępem żniwa jeszcze się pomnożą. To jednakże z drugiéj strony przytoczyć trzeba, że głupstwem byłoby twierdzić, że przy takiéj pogodzie jak mieliśmy w lipcu i sierpniu, rośliny pszenicy żadnéj szkody nieponiosą, i chociażbyśmy rzecz tę z najlepszéj strony uważać chcieli to tylko spodziewać się możemy szczupłego plonu, tak co do jakości jak ilości w porównaniu z zeszłorocznym. Za szczęście uważać to potrzeba, że dzierżawcy do téj pory zawsze byli w możności zadosyć uczynić pomnożonéj konsumcji; gdyż przy takich dowozach jakie zwykle w téj porze roku do nas przychodzą, wartość pszenicy musiałaby się podnieść bardzo wysoko, i jeszcze dotąd zachodzi pytanie, czy skoro roboty koło żniwu powszechnie zaczęte zostaną, bo w północnych hrabstwach dopiero się do nich zabierają, żądania nie przewyższą dowozów.

W Szkocji czas do środy wieczór był nadzwyczaj burzliwy i mokry, a lubo wyjaśniło się późniéj, to wszakże nie mogło wcale poprawić szkód dawniejszych. Dobre doniesienia z południa i Mark lane mały też wpływ sprawiły i pszenica na 2 do 4 a jęczmień na 1 do 2 szyl. postąpiły w cenie. Doniesienia z Irlandji o prawdopodobnym zbiorze brzmią w porównaniu korzystnie; zaczęto już na południu wyspy sprzęt pszenicy, jęczmienia i owsa, a gatunek nowego zboża ma być dobry.

Dowozy pszenicy od brzegów wyniosły w Londynie do soboty 11,697 kwarterów. Cło we wrześniu spadnie na 16 szyl. Średnia Gdańska pszenica pod kluczem trzymana jest na 50 sz. a lepsze gatunki czerwonéj po 45 do 47 szyl.

Londyn 27 sierpnia. Inne doniesienia. Od czwartku pogoda na południu Anglji była dla żniw przyjaźna, za to na zachodnim brzegu na północy i w Szkocji sprzątowi pól pszenicznych bardzo przeszkadzała, a jak donoszą bardzo one ucierpiały. Zewsząd gdzie młócenie rozpoczęło, dowiadujem się, że dawniéj przez nas zapowiedziane wypadki o niedostatecznym sprzęcie sprawdzają się zupełnie. Na wielu prowincjonalnych targach, próby z nowego żniwa doniesione, dla złego gatunku nie sprzedane pozostały. W południowéj Europie ceny pszenicy podnoszą się; według doniesień z Marsylji pod d. 20 b. m. tam nawet czynią zakupy do Szwajcarji, Bretanji, Holandji i Belgji, a 62 fun. Odeskiej pszenicy nie można było dostać, wraz z Frachtem niżéj 45 szyl. w Livorno zakupiono 16go b. m. 2750 kwar. pszenicy do Belgji, a lekka poślednia Odeska płaciła się po 31 szyl. Mononopolska po 36 szyl. 8 pens. i 62 fun. Polska po 37 szyl. 4 pens. za kwarter. Listy z Odessy z d. 8 sierpnia donoszą że kupiono tam 180,000 kwart, a najwięcéj na rachunek Anglji po cenach 19 szyl. 6 pens. do 27 szyl. za kwar. na miejscu; pozostała jeszcze na sprzedaż około 396,000 kwar. dowozy ustały a spodziewają się nowy dopiero w październiku: żniwa w Polsce podobno idą niepomyślnie.

Przysyłki angielskiéj pszenicy były dziś rano bardzo szczupłe, jednakże pomimo tego z razu odchodziły wolno i zaledwie otrzymały ceny poniedziałkowe; przy końcu targu wszystko prawie co pozostało zakupili spekulanci. Kilka prób nowego zboża ukazało się na dzisiejszym targu, wogóle 100 kwar niespełna; warunki i stan ich bardzo był zły, i kupiono je tylko na gorzelnie, ceny płacone wachały się od 48 do 63 szyl. za kwar., owies zagraniczny i pod kluczem towar zaniedbany. Posiadacze jęczmienia silnie go trzymają, ładunek dobrego jęczmienia otrzymał po 34 szyl. za kwart. Grochów mało na targu, cena ich nominalna, nie zmieniła się nowy groch płacono 38 42 sz. za kwar. ilość jednak tak mała była że nie zasługuje na uwagę. Dobre gatunki owsa są bardzo pożądane po dawniejszych cenach. Nowego była próba na targu sprzedana po 13 szyl. za bushel. Dowóz nowego rzepaku winowego dotąd jest mały i płacono 26 fun. szter. 10 szyl. za łaszt. Czerwona Koniczyna jest dość pokupną na spekulację i za starą z Bordeanx płacą 48 szyl. za Centnar.

Średnia Cena żywności.

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich, płacono: za korzec 4 ćwierciowy żyta rub. sr. 3 kop. 97; pszenicy rs. 5 kop. 25; grochu polnego rub. sr. 4 kop. 38; grochu cukrowego rub. sr. — kop.—; fasoli rs.— kop. —; gryki r. sr. — kop. — jęczmienia rub. sr. 3 kop. 27 owsa rs. 1 ko. 60; mąki pszennéj przedniéj rs. 6 kop. 30; ordynaryjnéj korzec 6 ćwierciowy rs. 7 k. 59; żytniéj pytlowéj rs. 6 ko. 29; za korzec 4 ćwier. kaszy gryczanéj rubli srebr. 4 kop. 5 kaszy gryczanéj zwyczajnéj rs 5 k. 5; kaszy jaglanéj rs.— k.— kaszy gryczanéj drobnéj rs. 8 kop. 62 kaszy jęczm. perłowéj rs. — kop. —; kaszy jęczmiennéj ordynarnéj rs. 5 kop. 7; siana centnar 100 f. kop. 51; słomy centnar kop. 33; siana fura jednokonna rs. 2 k. 10 do rs. 3 kop. —; parokonna od rs. 3 k. 10 do 5 k. —; słomy fura zwyczajna rs. 1 k. 50 do rs. 2 k. 62; sążeń drzewa sosnowego rs. 7 k. 44; wół dobry od rs. 38 do 50, wół średni od rub. s. 28—37, lichy od 18 do 27; baran od rs. 1 k. 65 do r. 1 k: 95; cielę rs — k. — wieprz dobry od rs. 13— 16; średni od 10 do 12; lichy od 6—9; masła funt kop. 19; słoniny funt kop 11; kartofli korzec rub. srebr. 1 kop. 29; okowity garniec kop. 93 szumówki kop. 55.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIEJ.

Dnia 5 Września 1845 roku.		żądają R. s.	żądają k.	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	92	25	92	10
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	91	80
Hamburg 300 m. k.	2 M.	139	50	139	20
Londyn funt sterlin.	3 M.	6	35	6	33
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	—	99	75
Petersburg ditto.	1 M.	00	25	100	—
Paryż 300 franków	2 M.	74	85	74	55
Wiedeń 150 złr.	2 M.	96	30	96	—
Wrocław 100 talar.	2 M.	92	25	91	95
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp.		—	—	—	—
„ „ „ 4% za 100 r. s.		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14	89	14	87
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	19	—	—
Serje wylosow. lit. B na złp. —		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		3	45	3	30

(*) Wartość kuponu kop. 12 1/2